

# Поточний стан перевезень вантажів залізничним транспортом АТ «Укрзалізниця».

## Проблеми та перспективи

Доповідач:

Валерій Ткачов  
заступник директора Департаменту  
комерційної роботи АТ «Укрзалізниця»

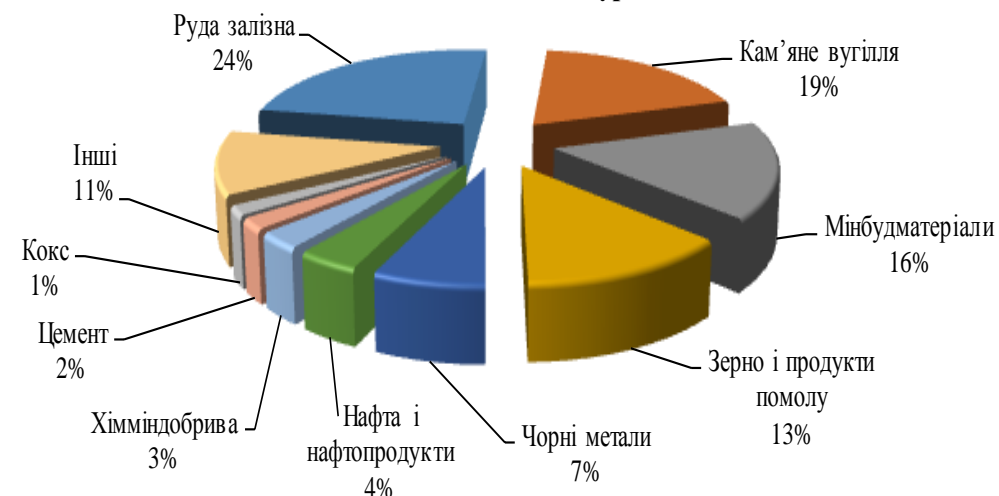


## Показники перевезень вантажів залізницями України у 2018-2019 роках

Найменування показників	12 міс. 2019 року	12 міс. 2018 року	"+/-" до 2019	% до 2018
<b>Вантажообіг, млн. т-км, у т.ч.</b>	<b>181 845</b>	<b>186 344</b>	<b>-4 499</b>	<b>98</b>
транзит	15 216	17 453	-2 237	87
імпорт	23 674	23 846	-173	99
експорт	80 856	76 665	4 191	106
внутрішні	62 099	68 380	-6 281	91
<b>Перевезено, млн. тонн, у т.ч.</b>	<b>313</b>	<b>322</b>	<b>-9</b>	<b>97</b>
транзит	14	16	-2	88
імпорт	43	44	-0,5	99
експорт	116	107	8	108
внутрішні	140	155	-15	90

## Структура перевезень

Структура перевезень вантажів залізницями України за основною номенклатурою



В 2019 році перевезення вантажів залізницями України склали 313 млн. тонн (-9 млн. тонн або -3% до 2018 року). Зменшились обсяги перевезення у внутрішньому сполученні (-15 млн. тонн або -10%) до 140 млн. тонн, транзиті (-2 млн. тонн або -12%) до 14 млн. тонн, імпорті (-0,5 млн. тонн або -1%) до 43 млн. тонн. Разом з тим збільшились обсяги перевезень на експорт (+8 млн. тонн або +8%) до 116 млн. тонн.

Вантажообіг склав 181,8 млрд. т/км (-4,5 млрд. т/км або -2% до 2018 року).

## Показники перевезень вантажів залізницями України за 7 міс. 2019-2020 років

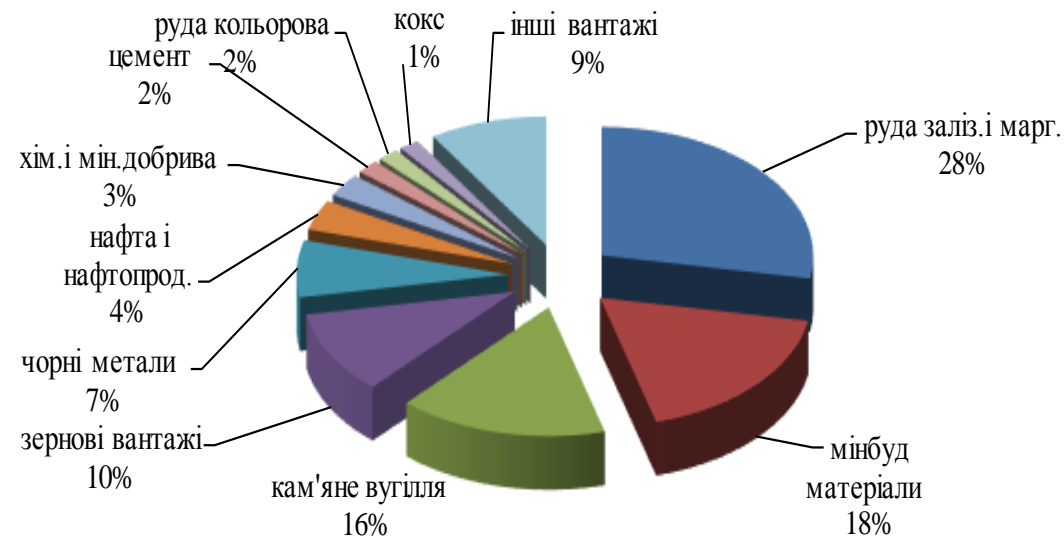
Найменування показників	січень-липень 2020	січень-липень 2019	"+/-" до 2019	% до 2019
<b>Вантажообіг, млн. т-км, у т.ч.</b>	<b>96 737</b>	<b>106 253</b>	<b>-9 516</b>	<b>91</b>
транзит	8 665	9 012	-347	96
імпорт	11 558	13 733	-2 175	84
експорт	42 863	46 903	-4 040	91
внутрішні	33 652	36 605	-2 954	92
<b>Перевезено, млн. тонн, у т.ч.</b>	<b>168</b>	<b>182</b>	<b>-14</b>	<b>93</b>
транзит	8	9	-1	91
імпорт	21	25	-4	84
експорт	63	67	-4	95
внутрішні	77	82	-5	94

У січні-липні 2020 року залізницями України перевезено 168 млн. тонн вантажів, що менше аналогічного періоду минулого року на 14 млн. тонн або на 7%. Зменшення обсягів перевезення відбулось у всіх видах сполучення: у внутрішньому (-5 млн. тонн або -6%) до 77 млн. тонн, в імпорті (-4,0 млн. тонн або -16%) до 21 млн. тонн, експорті (-4 млн. тонн або -5%) до 63 млн. тонн та транзиті (-0,8 млн. тонн або -9%) до 8 млн. тонн.

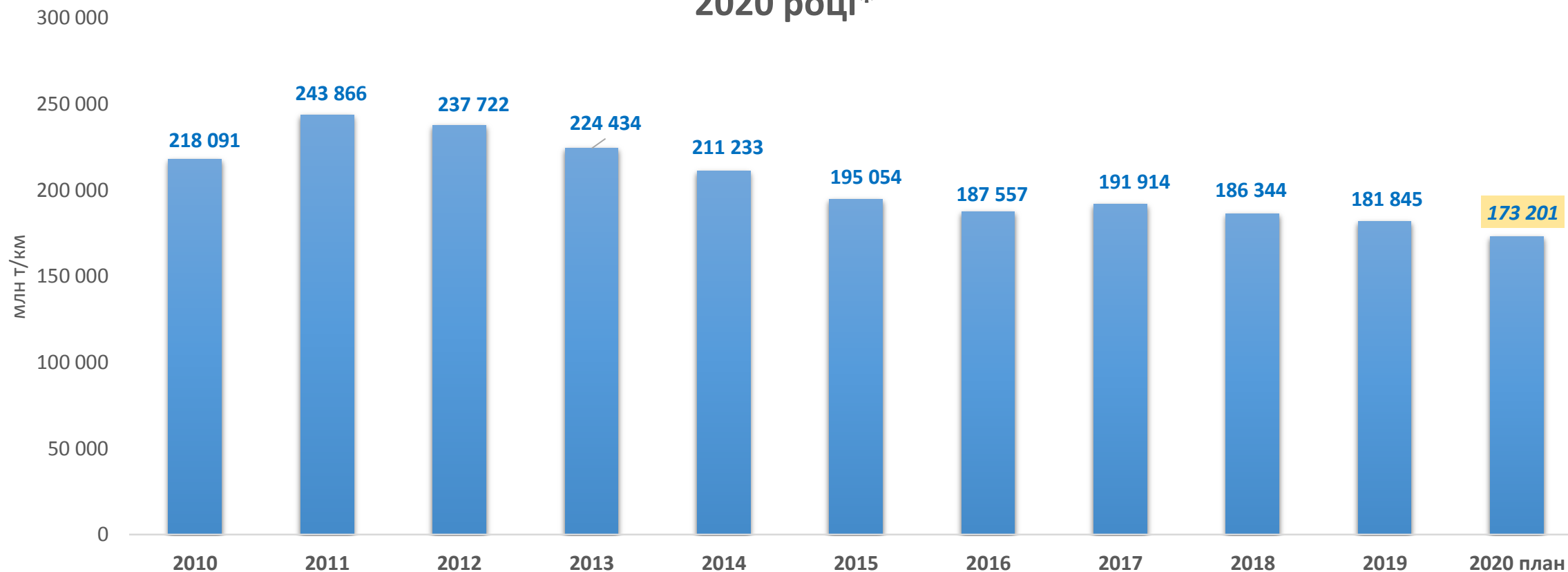
Вантажообіг склав 96,7 млрд. т/км (-9,5 млрд. т/км або -9%).

## Структура перевезень

Структура обсягів перевезень вантажів у всіх видах сполучення за січень-липень 2020 року

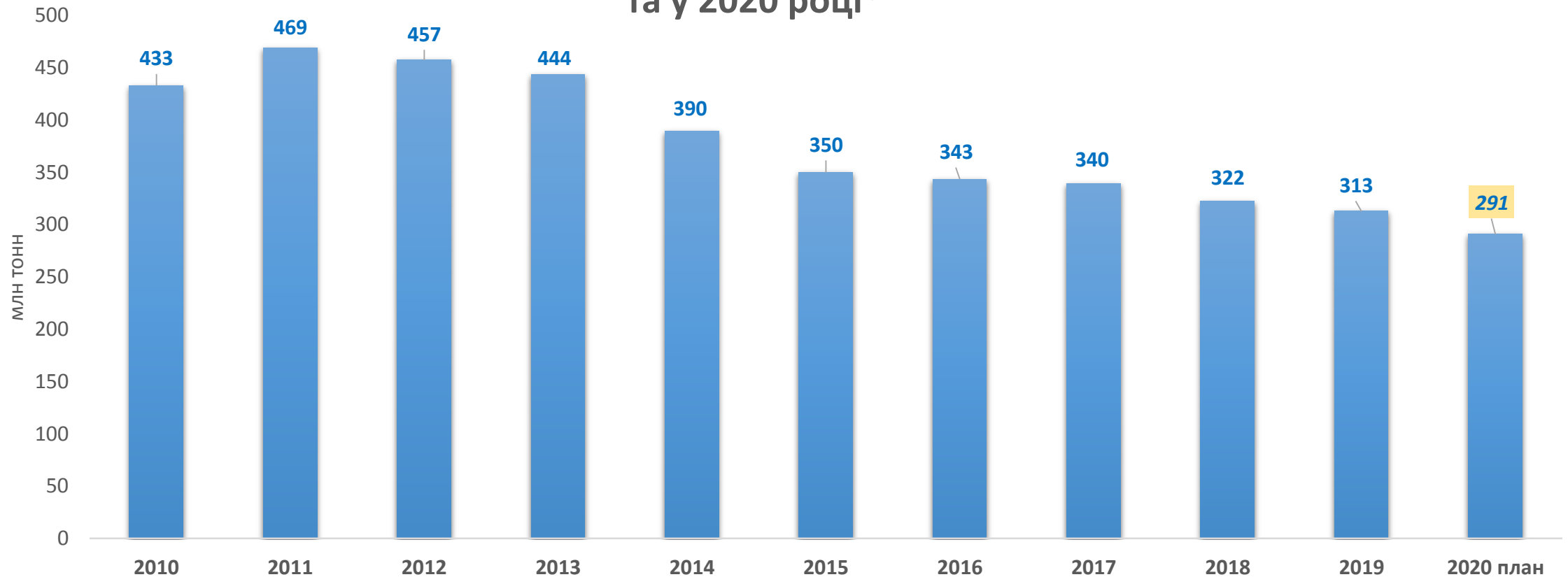


## Вантажообіг залізничним транспортом України у 2010-2019 роках та у 2020 році\*



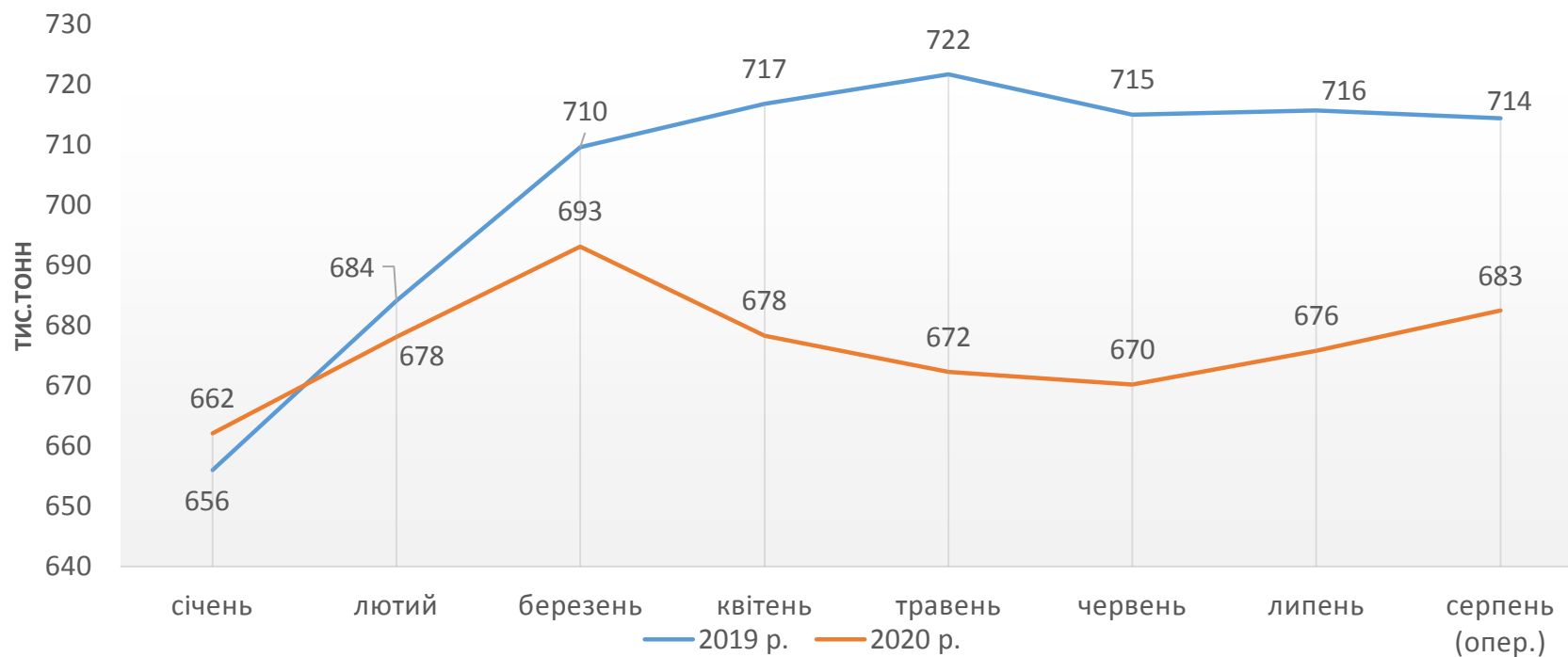
\*Відповідно до контрольних завдань з основних фінансово-економічних показників АТ «Укрзалізниця» на 2020 рік (затверджені рішенням правління 26.06.2020 протокол №Ц-45/57 Ком.т).

## Обсяги перевезень залізничним транспортом України у 2010-2019 роках та у 2020 році\*



\*Відповідно до контрольних завдань з основних фінансово-економічних показників АТ «Укрзалізниця» на 2020 рік (затверджені рішенням правління 26.06.2020 протокол №Ц-45/57 Ком.г).

## Середньодобове загальне навантаження у 2020 році



Середньодобове загальне навантаження за 7 місяців 2020 року склало 676 тис. тонн, що на 31 тис. тонн менше ніж за аналогічний період минулого року

# Основні причини зменшення навантаження за 7 місяців 2020 року 7

Основними причинами зменшення навантаження є уповільнення економічного зростання України та порушення балансу попиту і пропозиції як в Україні, так і у світі через карантинні обмеження, пов'язані з пандемією COVID-19

**Найбільше зменшення спостерігається при перевезенні наступних вантажів:**

- ❖ **кам'яного вугілля (-6,9 млн. тонн) до 26,9 млн. тонн** - основною причиною зменшення перевезень вугілля є криза в енергетичній галузі України, основна причина якої полягає в скороченні попиту на вітчизняну електроенергію і відповідно на українське вугілля. Навесні ситуацію погіршив карантин - частина компаній та виробництв закрилася, що кардинально знизило попит на електроенергію;
- ❖ **зернових вантажів (-4,3 млн. тонн) до 17,6 млн. тонн** - на зменшення зернових вантажів вплинуло декілька факторів: вивезення основного обсягу зернових в кінці 2019 року; переорієнтація на автомобільний транспорт, враховуючи необхідність вивезення невеликих партій наприкінці сезону; зменшення попиту і конкуренції на зовнішніх ринках. Затримка на початку збиральної кампанії в Україні призвела до нестачі пропозиції щодо постачання ранніх зернових в порти;
- ❖ **чорних металів (-1,1 млн. тонн) до 12 млн. тонн** - через кризу у металургійній галузі (зменшення попиту, зниження цін, часткове закриття підприємств через коронавірус) виробництво чорних металів в Україні зменшилось. Глобальна пандемія COVID-19 спричинила стрімке падіння світової економіки та внутрішнього випуску. Скорочення світового попиту загострило складнощі металургійних підприємств, більшість з яких була збитковою в 2019 році.

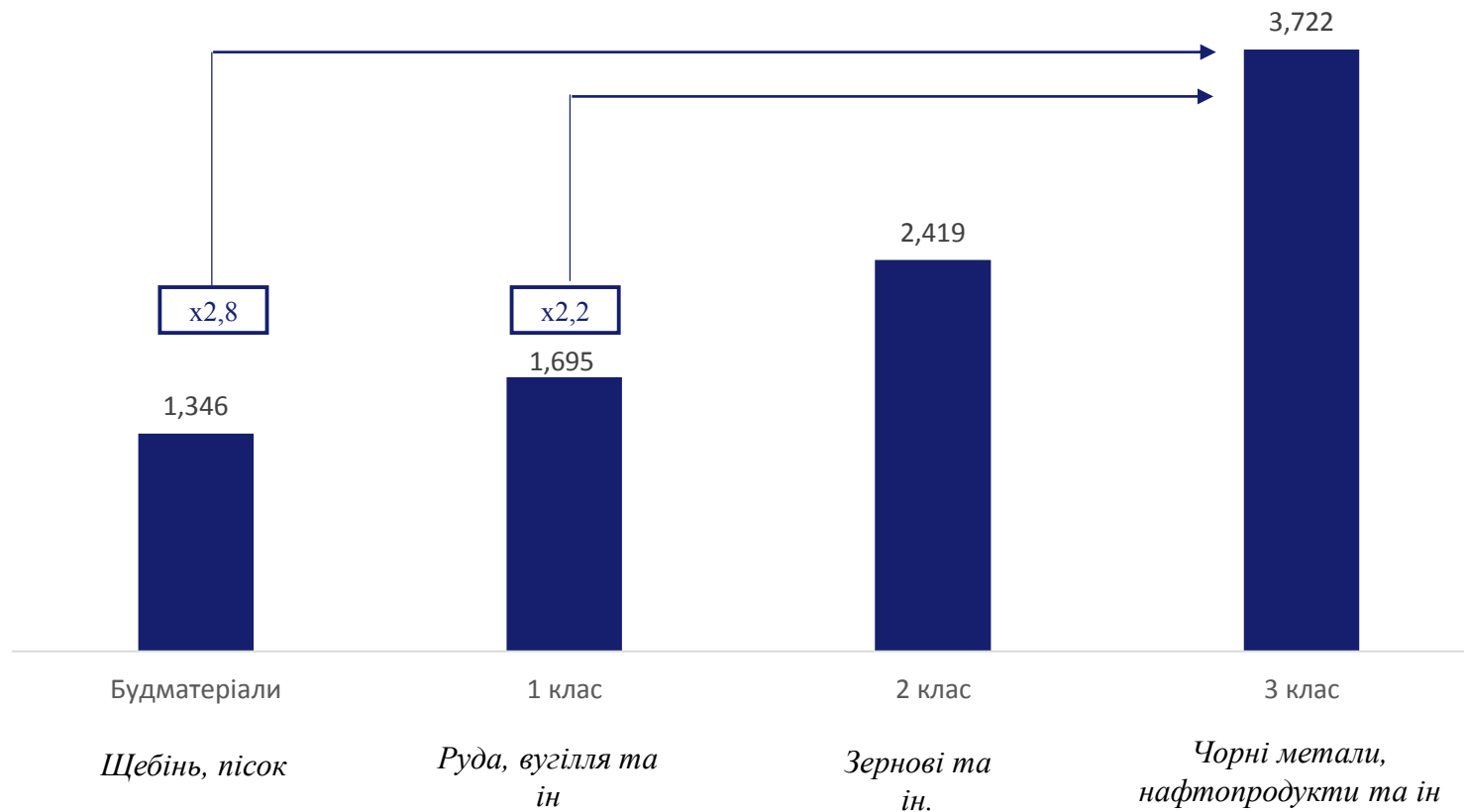
# Проблеми

- Наявність перехресного субсидіювання окремих класів вантажів.
- Перевезення вантажів залізницями України нижче рентабельності (перевезення переважної більшості вантажів 1-го тарифного класу та вантажів позакласної групи є збитковими та здійснюються з від'ємною рентабельністю, яка складає -15,4% для вантажів 1-го тарифного класу та -23,4% відповідно для позакласних вантажів (на середню відстань));
- Знос локомотивного парку в Україні (92% -електровози, 98% - тепловози);
- Знос вагонного парку України (89% - вагони перевізника АТ «Укрзалізниця», вагони інших власників – 57%);
- Знос залізничної інфраструктури (стан верхньої будови колії, контактної електричної мережі, СЦБ інше);
- Відсутність державної підтримки АТ «Укрзалізниця» щодо оновлення залізничної інфраструктури;
- Наявність збиткових пасажирських перевезень (щорічний збиток приблизно 12,8 млрд. грн.);
- Профіцит вагонного парку



# Тарифи на вантажні залізничні перевезення в Україні економічно необґрунтовані

Коефіцієнти тарифних класів

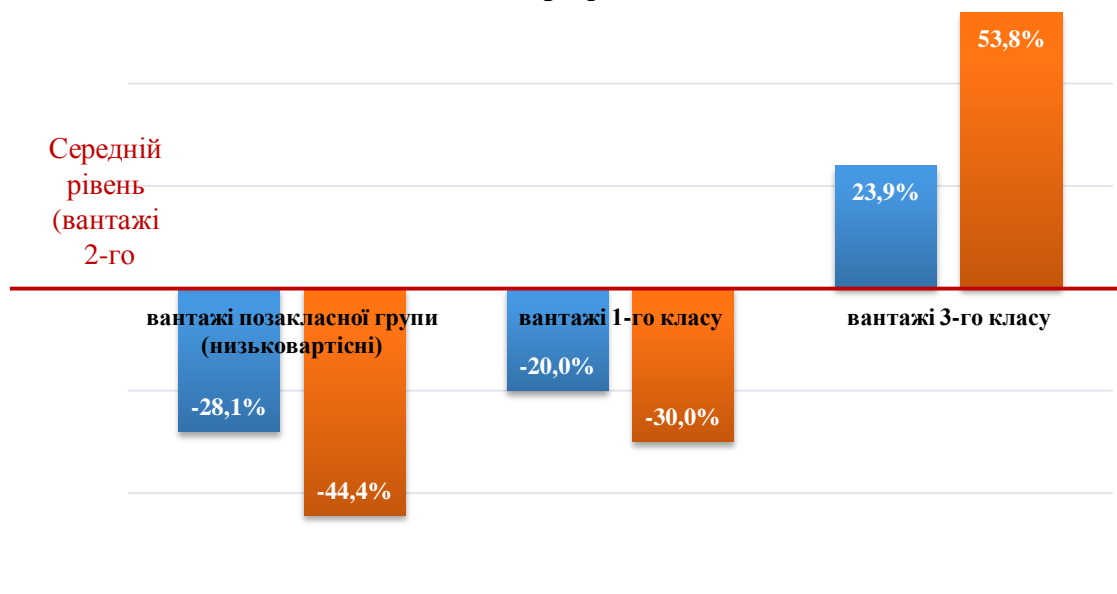


Витрати УЗ не залежать від того, який вантаж знаходиться у вагоні, при цьому тариф - залежить

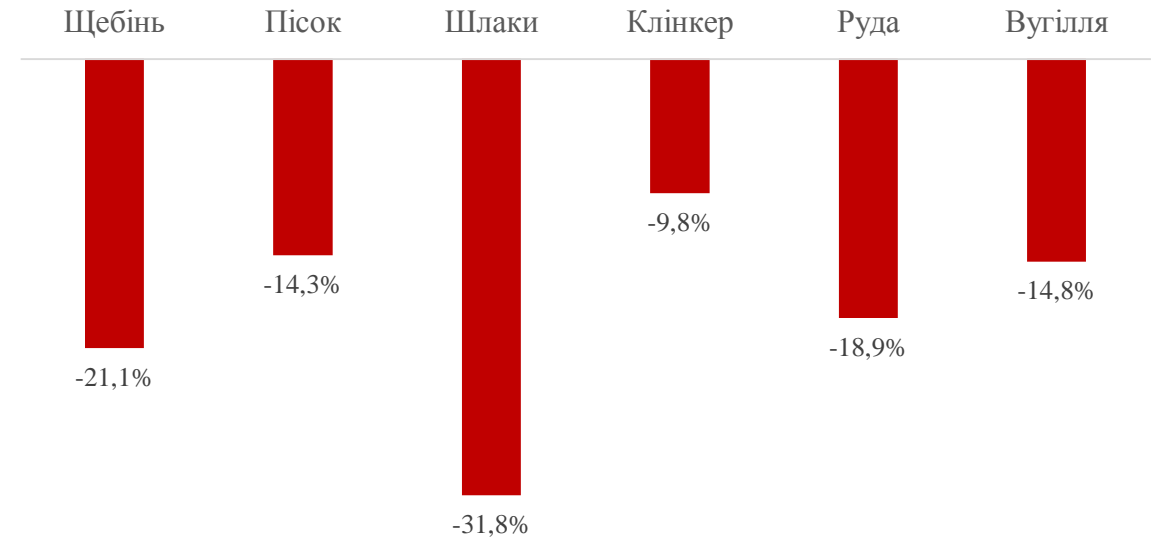
# На сьогодні при визначенні рівня державних регульованих тарифів вантажі розділені на 3 тарифних класи та позакласні вантажі

- 1 На виконання постанови Кабінету Міністрів України від 28.06.1997 № 605 «Про заходи щодо поліпшення діяльності залізниць України у 1997 році» було вперше здійснено розподіл вантажів на тарифні класи в залежності від транспортної складової в кінцевій ціні продукції
- 2 На сьогодні диспропорція між рівнями тарифних класів постійно збільшується

Відсоток співвідношення тарифів до середнього рівня тарифів



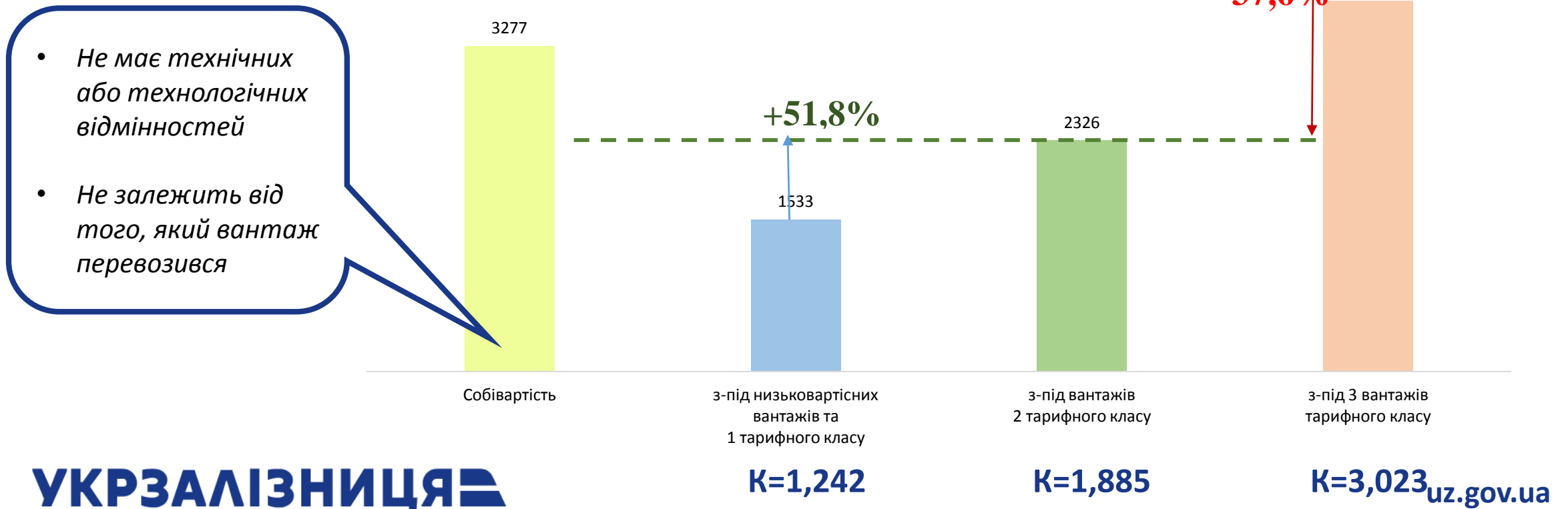
Рівень рентабельності перевезення деяких вантажів



# Існуюча система тарифів на перевезення порожніх вагонів економічно не обґрунтована та дискримінаційна

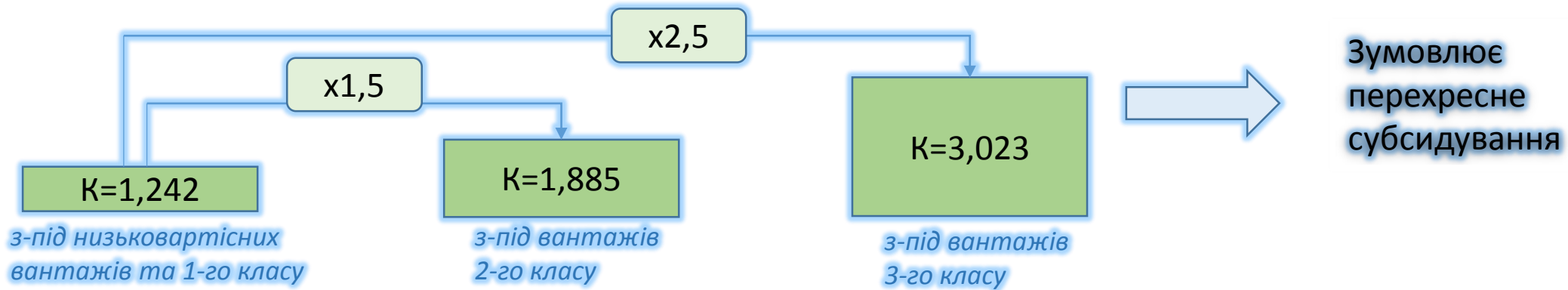
На перевезення порожніх вагонів встановлено розподіл тарифів на три класи залежно від того, з-під вивантаження якого вантажу порожній вагон слідує

**Середній тариф та собівартість перевезення 1-го вагона в порожньому стані на відстань 468 км, грн за вагон**



# Майже всі перевезення порожніх вагонів збиткові

12



Перевезення	Середня відстань перевезення, км	Тариф, грн./вагон		Собівартість, грн./вагон	Рентабельність, %	
		діючий	після уніфікації		при діючому тарифі	після уніфікації
з-під низьковартісних вантажів та 1-го класу	468	1533	2326	3277	<b>-53,22</b>	-29
з-під вантажів 2-го класу		2326			<b>-29,02</b>	
з-під вантажів 3-го класу		3730			13,82	

**Дякую за увагу!**